



i.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia:

anneli.giorgi@regeringskansliet.se

Stockholm 2021-10-28

Ref I2021/02074

Remissvar på promemoria Genomförandet av Mobilitetspaketet

Transportindustriförbundet är ett förbund inom Transportföretagen. I dag har vi cirka 94 anslutna företag med 35 200 anställda inom godstransportområdet: väg-, järnvägs-, flyg- och sjötransporter, hamnar och terminaler, spedition, lagring och andra logistiktjänster.

Förslaget i korthet

Promemorian innehåller förslag för att genomföra EUs så kallade mobilitetspaket, vilket har till uppgift att stoppa snedvridning av konkurrensen i sektorn och samtidigt ge förbättrade arbetsvillkor för förarna.

I promemorian lämnas förslag att utlandsetablerade godstransportföretag ska kunna påföras en sanktionsavgift vid överträdelser av den karenstid på fyra dagar, som efter en ändring av EU:s godsförordning gäller vid cabotagetrafik. Det föreslås också ett slopande av cabotageundantag för vägdelen av kombinerade transporter.

Vidare föreslås särskilda bestämmelser om utstationering av förare inom vägtransportsektorn. Förslagen innebär bland annat att en arbetsgivare ska lämna in en utstationeringsdeklaration till Arbetsmiljöverket innan utstationering i Sverige börjar. Kan det utlandsetablerade transportföretaget inte vid en vägkontroll uppvisa en utstationeringsdeklaration ska företaget påföras en sanktionsavgift. Om det utlandsetablerade transportföretaget utför en inrikestransport (cabotage) ska ett förskott för sanktionsavgiften beslutas och fordonet hindras från fortsatt färd om förskottet inte betalas. Förslaget innebär vidare att en beställare av en transport ska kunna påföras straffrättsligt ansvar om en utstationeringsdeklaration inte har lämnats in av arbetsgivaren. En undersökningsplikt föreslås för den som yrkesmässigt beställer en inrikestransport direkt av ett utlandsetablerat transportföretag. Det föreslås även en förpliktelse för den som har slutit avtal med det utlandsetablerade transportföretaget att underrätta





Arbetsmiljöverket om utstationeringen. Ansvaret gäller för den som av ett utlandsetablerat transportföretag har beställt en inrikestransport.

Kraven på utövare av yrkesmässig trafik kompletteras och skärps, bland annat genom nya villkor för att få använda utlandsregistrerade fordon. Vidare föreslås att fler uppgifter ska registreras i vägtrafikregistret.

Det föreslås även kontroller av kör- och vilotider, färdskrivare och vägarbets tid. En sanktionsavgift ska påföras om det nya kravet i EU:s färdskrivarförordning att registrera gränspassager inte följs. Vidare ska Transportstyrelsen kontrollera att transportföretag följer kraven i EU:s kör- och vilotidsförordning att betala för förarens logi i samband med normal veckovila och att organisera arbetet så att föraren regelbundet kan återvända hem.

Polismyndigheten ska kontrollera om en förare överskridit den maximala sammanlagda arbetstiden per vecka enligt lagen om arbetstid vid visst vägtransportarbete och rapportera misstänkta överträdelser till Transportstyrelsen.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Ändringarna föreslås – utom i ett avseende – att träda i kraft den 2 februari respektive den 21 februari 2022.

Bestämmelsen att ett fordon ska vara utrustat med en smart färdskrivare 2 för att en arbetstagare inte ska anses vara utstationerad i samband med vissa internationella transporter som inte är bilaterala ska träda i kraft den dag som regeringen bestämmer. Från och med den 2 februari 2022 och fram till det datum då smart färdskrivare 2 ska finnas installerad ska manuell inmatning av gränspassage ske.

Övergripande synpunkter

Transportindustriförbundet välkomnar i stora delar regeringens förslag till genomförande av de i promemorian aktuella delarna av mobilitetspaketet i svensk rätt.

Sanktionsavgift för utlandsetablerade godstransportföretag som bryter mot avkylningsperiod

Transportindustriförbundet anser att sanktionsavgiften om 40 000 kr och att möjlighet till beslut förskott om sanktionsavgiften inte betalas samt klampning om förskottet inte betalas är rimligt och tillstyrker förslaget i denna del, förutsatt att det finns effektiv process.

Slop at cabotageundantag för vägdelen av kombinerade transporter

Transportindustriförbundet avstyrker förslaget mot bakgrunden att det riskerar att minska tillgänglig kapacitet och fördyra intermodala lösningar relativt en internationell transport med lastbil hela vägen, vilket inte gynnar miljön så länge lastbilstransporterna inte är lika miljövänliga som de intermodala, vilket därmed strider mot EUs Gröna given.

Att kapacitet i form av lastbilar och förare riskerar att minska och en eventuell övergång från järnväg till lastbil kommer, om det realiserar sig, att bidra ytterligare till den allvarliga



chaufförsbrist som råder i såväl i Sverige och som i EU, vilket är allvarligt för Sverige med vårt geografiska läge på EU-marknaden.

Utstationeringsdeklaration ska inlämnas innan utstationering i Sverige börjar

Under förutsättning att det offentliga gränssnitt som är anslutet till informationssystemet för den inre marknaden (IMI) som ska användas vid deklaration av utstationeringar fungerar snabbt och enkelt och att utstationeringsdeklaration i pappersform eller digitalt går att få ut direkt efter det att deklaration har gjorts, är Transportindustriförbundets bedömning av om en arbetsgivare/transportföretag har fullgjort sin skyldighet att anmäla en utstationering att detta inte är oskäligt betungande. Det förutsätts för svaret att systemet också kommer att behålla uppgifter som är lika, så att dessa inte behöver skrivas in varje gång. Vidare förutsätts att registret översätts till andra språk så att de utländska transportörerna förstår vad som ska göras.

Med förutsättningarna ovan anser Transportindustriförbundet att det lämpar sig med strikt ansvar och sanktionsavgift. Allt för att uppnå syftet att utstationeringar ska anmälas, vilket leder till en mer sund konkurrens.

Transportindustriförbundet tillstyrker förslaget.

Beställaransvar i utstationeringssituationer

Transportindustriförbundet konstaterar att de speciella regler som gäller för vägtransportområdet (kallat lex specialis) ställer krav på medlemsstaterna att fastställa regler om sanktioner för avsändare, speditörer, transportörer och underentreprenörer för bristande efterlevnad av nationella bestämmelser om utstationering inom vägtransportsektorn.

Bestämmelsen är, som Transportindustriförbundet förstår den, uppdelad i två delar. En första del som gäller "i alla led" och tar sikte på vad beställaren kände till eller hade skälig anledning att anta i beställningsögonblicket. Denna del innefattar ingen undersökningplikt. Det är viktigt att beställare i en kedja endast ansvarar för vad aktören närmast efter denne i kedjan gör. Ett ansvar för alla i kedjan avstyrks. Innebär bestämmelsen att flera aktörer kan dömas till ansvar för samma beställning för det fall flera aktörer vid tidpunkten för beställningen kände till eller hade skälig anledning att anta att föraren var utstationerad eller skulle utstationeras och att arbetsgivaren inte lämnat eller haft för avsikt att lämna en utstationeringsdeklaration? Detta framgår inte av författningskommentaren till 44 i § i utstationeringslagen.

En undersökningsplikt, förenad med straffansvar, ska enligt Transportindustriförbundets mening endast gälla den som sluter avtal med den som faktiskt utför transporten - trafikutövaren.

Det är oklart om första stycket första punkten i 44 i § utstationeringslagen - likt första stycket andra punkten i bestämmelsen - endast gäller cabotagesituationer? Eller avses här flera utstationeringssituationer? Icke-bilaterala transporter? Överskridet antal tilläggsaktiviteter? Vägdel av kombitransporter som uteslutande körs på svensk mark?



Vi anser att syftet med bestämmelsen är gott – att öka regelefterlevnaden avseende utstationering. Dock anser vi att bestämmelsen inte är tillräckligt tydlig. Beställarna måste veta vad de ska göra för att göra ”rätt”, måste ha tid och möjlighet att kontrollera det som ska kontrolleras och kontrollerande myndigheter måste kunna beivra överträdelser. Det krävs därför regler som är enkla att förstå, följa och kontrollera.

Hårdare reglering vid användandet av utlandsregistrerade fordon

Syftet med regeln är att motverka att svenska tillståndshavare verkar som bulvaner åt utländska företag genom att kringgå cabotagereglerna.

Det är viktigt att undantagsbestämmelserna öppnar upp för att kunna hantera transporter med särskilda krav.

Transportindustriförbundet tillstyrker förslaget i denna del.

Registrering av fler uppgifter i vägtransportregistret

Förslaget syftar till att möjliggöra en bättre nationell och gränsöverskridande kontroll.

Transportindustriförbundet tillstyrker förslaget.

Nya tillsynsuppgifter för Transportstyrelsen

Sedan tidigare har nya kör- och vilotiderna införlivats i svensk rätt (sanktionerna gäller från och med den 24 maj 2021).

I promemorian föreslås nu att Transportstyrelsen ska kontrollera

- att transportföretag följer kraven i EU:s kör- och vilotidsförordning att erbjuda sig att betala för förarens logi i samband med en normal veckovila
- att transportföretaget har organiserat arbetet så att föraren regelbundet kan återvända hem

Transportindustriförbundet har inget att erinra mot att Transportstyrelsen ges dessa nya tillsynsuppgifter.

I sammanhanget vill Transportindustriförbundet påtala att det saknas säkra uppställningsplatser i Sverige att ta den längre vilan på. Det föreligger även oklarhet avseende kontroll av förbud för föraren att ta normal veckovila i hytt. Hur ska detta kontrolleras?

Polismyndigheten ska kontrollera maximal sammanlagd arbetstid enligt Vg-arbetsbetslagen

Enligt förslaget ska polis kontrollera om en förare överskridit den maximala sammanlagda arbetstiden per vecka och rapportera misstänkta överträdelser till Transportstyrelsen.

Transportindustriförbundet konstaterar i sammanhanget att i de fall den utstationerade förarens arbetsgivare är bunden av svenska Transportavtalet, så är det parterna i det centrala kollektivavtalet som har att utöva tillsyn gällande den sammanlagda arbetstiden per vecka.



Sanktionsavgift ska påföras om registrering av gränspassage inte görs

Registreringen behövs för att kontrollera att utstationeringsbestämmelserna följs.

Sanktionsavgift föreslås bli 4 000 kr och utgöra en mycket allvarlig överträdelse.

Transportindustriförbundet har inget att erinra mot förslaget.

Synpunkter på förslagen i betänkandet

Sanktionsavgift för utlandsetablerade godstransportföretag som bryter mot avkylningsperiod (avsnitt 4.6)

Av promemorian (s 112) framgår att relevanta ansvarsbestämmelser till Godsförordningen i förordning (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) är statiska och att de alltså bör så förbli. De bör dock justeras så att de avser den senaste lydelsen av Godsförordningen. Detta för att ansvarsbestämmelserna ska träffa den som utför transporter med lätta fordon, den som bryter mot Godsförordningens regler om karenstid och kravet på att tillhandahålla bevismaterial i samband med en vägkontroll av cabotagetransporter.

Sanktionen för brott mot karenstiden finns i förordning (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES):

5 a § Sanktionsavgift ska påföras det transportföretag som innehar ett gemenskapstillstånd och som utför godstransporter i strid med artikel 8 i förordning (EG) nr 1072/2009, i lydelsen enligt enligt förordning (EU) nr 2020/1055.

7 b § Sanktionsavgift enligt 5 a § ska påföras med ett belopp om 40 000 kronor. Förordning (2014:1439).

Transportindustriförbundet konstaterar i sammanhanget att sanktionsavgiften enligt promemoria Otillåten cabotagetransport och beställaransvar föreslås höjas till 60 000 kr.

Förskott

7 c § Om ett transportföretag ska påföras sanktionsavgift enligt 5 a §, ska en polisman, bilinspektör eller tulltjänsteman vid vägkontrollen besluta om förskott för sanktionsavgiften.

Ett förskott som har beslutats av en polisman eller bilinspektör ska betalas till Polismyndigheten. Ett förskott som har beslutats av en tulltjänsteman ska betalas till Tullverket. Förordning (2018:622).

7 d § Om det förskott som anges i 7 c § inte betalas omedelbart i samband med kontrollen, ska polismannen, bilinspektören eller tulltjänstemannen besluta att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden. En polisman, bilinspektör eller tulltjänsteman får avstå från att fatta ett sådant beslut, om det finns synnerliga skäl.



Ett beslut enligt första stycket gäller tills förskottet betalats eller, om sanktionsavgift slutligt påförts utan att förskottet har betalats, denna avgift har betalats.
Förordning (2018:622).

7 e § Ett beslut om förskott för sanktionsavgift eller att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden ska skyndsamt underställas Transportstyrelsens prövning. Transportstyrelsen ska omedelbart pröva om beslutet ska bestå.

Om ett beslut om att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden gäller enligt 7 d §, ska ärendet om sanktionsavgift handläggas utan dröjsmål. Transportstyrelsen får vid sin handläggning

1. helt eller delvis sätta ned ett förskott som har bestämts för avgiften,
2. upphäva det beslut som gäller enligt 7 d §, om det finns synnerliga skäl.

Punkterna 1 och 2 gäller även när Transportstyrelsen slutligt prövar påförandet av sanktionsavgift. Förordning (2018:622).

7 f § Om det inte påförs någon sanktionsavgift, eller om avgiften sätts ned eller efterges, ska det överskjutande beloppet av betalat förskott enligt 7 c § återbetalas.
Förordning (2014:1439).

Transportindustriförbundet anser att sanktionsavgiften om 40 000 kr för överträdelse av bestämmelsen om karenstid och att möjlighet till beslut om förskott om sanktionsavgiften inte betalas samt klampning om förskottet inte betalas är rimligt och tillstyrker förslaget i denna del.

Lätta kommersiella fordon i internationell trafik

I anslutning till ovanstående vill Transportindustriförbundet lyfta att även lätta kommersiella fordon i internationell trafik kommer att omfattas av regelverken vid genomförande av mobilitetspaketet. Det vore lämpligt med en informationsinsats om vad som gäller för dessa fordon och från vilka datum. Exempelvis information om skyldigheten för den som kör lätta fordon (2,5-3,5 ton) i yrkestrafik som i normala fall kör endast nationellt men någon enstaka gång kör mellan Skåne och Danmark att ha färdskrivare och följa kör- och vilotidsreglerna, tillämpligheten av cabotageregler inklusive avkylningsperiod, utstationeringsreglerna mm.

Slopas cabotageundantag för vägdelen av kombinerade transporter (avsnitt 4.4)

Syftet med Kombidirektivet 92/106/EEC är att främja överflyttning från vägtransporter till transporter på järnväg och med sjöfart.

I promemorian (s 207) dras slutsatsen att borttagandet av cabotageundantaget för vägdelen av en kombitransport (som inte i sig är bilateral) sannolikt kommer att leda till ett minskat utbud av transporttjänster från utlandsetablerade transportföretag. Transportindustriförbundet ser med oro på en sådan utveckling. Chaufförsbristen inom Europa är stor. Lämna de utländska ekipagen Sverige så finns det inte tillräckligt med svenska förare som kan utföra vägdelen av en kombitransport. Slutdelen av den intermodala transporten kommer sannolikt också att fördras, vilket försvagar relativa konkurrenskraften för intermodala lösningar. Två scenarier är då tänkbara - antingen riskeras att delar av transporterna inte kommer att kunna utföras eller så kommer de att utföras på väg från annan del i Europa till Sverige istället för som intermodal



transport. Är de utländska fordonsekipagen inte lika miljövänliga som järnvägen varit så är denna utveckling inte till gagn för miljön och strider mot EUs Gröna given.

Förslaget riskerar även att leda till en icke-harmonisering av regler inom EU. Då perioden tillåts vara längre än sju dagar och karenperioden kortare än fyra dagar finns risk att medlemsstater har olika långa perioder. Detta leder till ett än mer komplicerat lapptäcke av regler som är helt emot den ambition som finns om att uppnå högre harmonisering av regler inom EUs vägtransportmarknad. Transportindustriförbundet avstyrker förslaget.

Utstationeringsdeklaration ska inlämnas innan utstationering i Sverige börjar (avsnitt 7.11.1)

Utstationeringsdeklaration ska ges in och uppdateras genom användning av ett flerspråkigt standardformulär i det offentliga gränssnitt som är anslutet till informationssystemet för den inre marknaden (IMI).

Att en utstationeringsdeklaration ska finnas innan utstationering startar är ingen onödigt betungande administration, om det register som ska föras - och som Arbetsmiljöverket ska ha åtkomst till - sparar tidigare data (det vill säga har en förare en gång varit utstationerad och införd i utstationeringsregistret så hämtas automatiskt tidigare data). En utstationeringsdeklaration uppfattar vi dessutom kan göras för 6 månader i taget.

Problem kan dock uppstå om handel sker på spotmarknad, där transporten beställs nära inpå att den ska utföras, eller vid rutt-omdisponering under transport. Det är i en sådan situation viktigt att administrationen är såväl snabb som enkel.

Kommer beställaren att ha tillräckligt med tid att undersöka om utländska transportören/arbetsgivaren tänker lämna in en utstationeringsdeklaration? Detta är av vikt då det åligger beställaren att senast dagen efter utstationeringens utförande underrätta Arbetsmiljöverket, om utländska transportören/arbetsgivaren inte har fullgjort sin skyldighet. Annars kan beställaren dömas till straffrättsligt ansvar.

Det är av oerhörd vikt för de som ska lämna in utstationeringsdeklarationer att modulen till IMI som ska användas för att deklarera utstationeringar och uppdatera uppgifter finns klar i god tid innan 2 februari 2022 och hinner testas av de som sedan ska använda det innan det ska vara i skarp drift.

Uppvisande av utstationeringsdeklaration vid vägkontroll, förskott för sanktionsavgift vid utstationering om det gäller cabotage och hindrande från fortsatt färd (klampning) vid utebliven betalning av förskott (avsnitt 7.11.2, 7.11.4 och 7.11.5)

En förare ska vid vägkontroll kunna visa upp utstationeringsdeklaration i pappersform eller elektronisk form.

Sanktionsavgiften för överträdelse av bestämmelsen föreslås vara 60 000 kr. Har utstationeringsdeklaration inte inlämnats av utländska transportföretaget och gäller överträdelsen inrikestransport (cabotage) får en polisman, bilinspektör eller tulltjänsteman besluta att förskott ska tas ut för avgiften (promemorian s 167). Betalas inte förskottet kan det beslutas om klampning i maximalt 36 timmar.



Bedömningen av om en arbetsgivare/transportföretag har fullgjort sin skyldighet att anmäla en utstationering är av okomplicerat slag, varför det lämpar sig med strikt ansvar och sanktionsavgift. Allt för att uppnå syftet att utstationeringar ska anmälas.

Transportindustriförbundet tillstyrker förslaget.

Beställaransvar i utstationeringssituationer (avsnitt 7.1.1.10)

Promemorians förslag: Om ett transportföretag som är etablerat i ett annat land än Sverige utför en transport med en utstationerad förare utan att en utstationeringsdeklaration lämnats in till Arbetsmiljöverket, ska den som yrkesmässigt för egen eller annans räkning har beställt transporten dömas till böter eller fängelse i högst ett år, om han eller hon

- vid tidpunkten för beställningen kände till eller hade skälig anledning att anta att föraren var utstationerad eller skulle utstationeras och att en utstationeringsdeklaration inte lämnats in eller skulle lämnas in, eller
- av transportföretaget beställt en sådan inrikestransport som omfattas av ett förtydligande att utstationering ska anses föreligga och senast en dag efter det att transporten har utförts inte underrättat Arbetsmiljöverket om utstationeringen.

Om beställaren kan visa att han eller hon gjort vad som skäligen kan begäras av honom eller henne för att vid en sådan inrikestransport som omfattas av ett förtydligande att utstationering ska anses föreligga kontrollera att en utstationeringsdeklaration lämnas in, ska ansvar inte utdömas.

Ansaret enligt första stycket första punkten

Ansaret enligt första stycket första punkten omfattar samtliga beställare i en avtalskedja. Både den beställare som har slutit avtalet med transportföretaget och den som till exempel har vänt sig till en förmedlare av transporttjänster för att beställa en transport omfattas. Den avgörande tidpunkten för att avgöra om förutsättningarna för straffansvar föreligger är när transporten beställs. Beställaren ska alltså vid tidpunkten för beställningen vara aktsam. En förare kan vid tidpunkten för beställningen redan vara utstationerad till Sverige. Om så är fallet, ska en utstationeringsdeklaration ha lämnats in enligt 44 b § utstationeringslagen. Det kan dock också vara så att föraren ännu inte utstationerats till Sverige vid tidpunkten för beställningen.

Kännedom eller skälig anledning att anta

(Första stycket första punkten)

Beställaren ansvarar för det hen kände till eller hade skälig anledning att anta gällande en förares utstationering vid beställningsögonblicket ("vid tidpunkten för beställningen").

Beställaransvaret gäller i denna del "den som yrkesmässigt för egen eller annans räkning" – det vill säga det som i promemorian (s 177) kallas "ansvar i alla led".

Det framgår att en beställare ska vara aktsam i beställningsögonblicket. Vad innebär detta konkret? Vad ska en varuägare, en speditör, ett transportföretag eller en underentreprenör faktiskt göra? Innebär detta att en beställare (till exempel en speditör) som i beställningsögonblicket vet eller antar att en transportör den anlitar kommer att utstationera förare och frågar



transportören om denne kommer att lämna en utstationeringsdeklaration och får svaret ”ja” undgår ansvar om transportören trots svaret inte lämnar in en utstationeringsdeklaration? Såvitt speditören kände till skulle en utstationeringsdeklaration lämnas in. Eller behöver (i exemplet) speditören inte undersöka, utan endast ”vara aktsam”?

När en godstransport ska genomföras kan varuägaren kontakta en speditör som i sin tur förmedlar tjänsten vidare till ett åkeri. Detta åkeri kan komma att i sin tur avtala med ett annat åkeri. Det är därför inte alltid känt för en avtalspart vem som slutligen kommer att utföra transporten. Avtal kan tecknas dagar i förväg, men också enbart några timmar innan transporten äger rum. Har åkeriet ingen kapacitet att utföra den sålda transporten, och måste hitta en snabb lösning, kan det använda sig av en förmedlingstjänst på internet. Vad är det i ett sådant fall beställaren förväntas känna till eller ha skälig anledning att anta i beställningsögonblicket?

Beställaransvar i alla led

(Första stycket första punkten)

Vad betyder att beställaransvaret gäller ”i alla led” (promemorian s 177)? Under avsnitt 7.11.10 står att beställaransvaret träffar den som vid tidpunkten för beställningen kände till eller hade skälig anledning att anta att föraren var utstationerad eller skulle utstationeras och att arbetsgivaren inte lämnat eller haft för avsikt att lämna en utstationeringsdeklaration. Innebär det att flera aktörer kan dömas till ansvar för samma beställning för det fall flera aktörer vid tidpunkten för beställningen kände till eller hade skälig anledning att anta att föraren var utstationerad eller skulle utstationeras och att arbetsgivaren inte lämnat eller haft för avsikt att lämna en utstationeringsdeklaration? Om så är fallet menar Transportindustriförbundet att detta måste tydliggöras i författningskommentaren till den föreslagna bestämmelsen 44 i § i utstationeringslagen.

Gäller första stycket första punkten endast cabotage (såsom första stycket andra punkten gör)? Eller avses här fler utstationeringssituationer? Icke-bilaterala transporter? Överskridet antal tilläggsaktiviteter? Vägdel av kombitransport som uteslutande körs på svensk mark?

Beställaransvaret är i denna del alltför otydligt och behöver konkretiseras samt konsekvenserna av förslaget beskrivas. Det måste vara lätt att förstå reglerna och att kunna göra rätt. Att veta vad som åligger en som beställare. Och för kontrollerande myndigheter att veta vad som ska kontrolleras.

Om kedjan består av en varuägare, som beställer av en speditör, som anlitar Åkeri A, som i sin tur anlitar en underentreprenör Åkeri B – vem ansvarar då för vad? Vad kan beställaren känna till eller antas känna till?

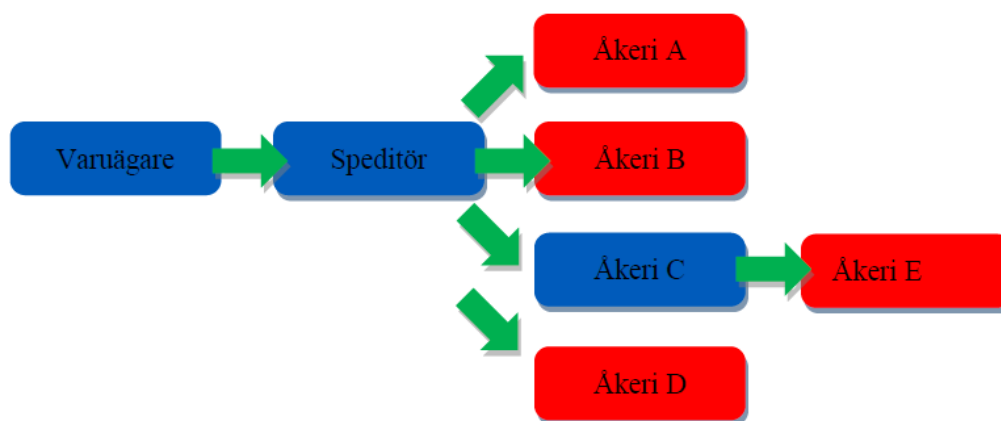
Det är inte rimligt att den ”längst till vänster” (Varuägare – Speditör – Åkeri A – Åkeri B) ansvarar för allt de längre till höger i kedjan gör. En beställare långt till vänster kan omöjligen ”veta eller ha skälig anledning att anta” vad någon längre bort i kedjan än den beställaren själv ingått avtal med gör eller har för avsikt att göra.



Transportstyrelsen har i sin slutrapport gällande beställaransvar från 2017-05-02¹ tittat på ett kedjeansvar och kommit fram till att inte föreslå ett sådant (s 71) med motiveringen:

”Om straffansvaret utökades till att avse samtliga led [se exempel 1 nedan], samtidigt som det förenades med en undersökningsplikt som gäller för samtliga som i något av ledet beställt transporten skulle det i exemplet innebära att en varuägare istället för att kontrollera ett avtal måste kontrollera sex avtal. Vår bedömning är att ett sådant ansvar skulle leda till alltför stor administration och för stora kostnader kring varje enskild transport samt medföra risk för tidsförluster av de transporter som äger rum varje dag”.

Exempel 1



Någon undersökningsplikt ingår dock – som Transportindustriförbundet förstår nu föreliggande förslag – inte enligt första stycket första punkten (det vill säga där beställaransvaret gäller ”i alla led”).

Krävs det något bevis för att styrka att man inte visste och inte hade skäligen anledning att anta? I så fall – vilket?

Varuägaren kan vid köp av transport kontrollera säljaren av transporten, men om säljaren i sin tur tecknar avtal om transporten med någon längre bort i kedjan kan det vara svårare att kontrollera det företaget. I vissa fall har varuägaren inte heller information om vem eller vilka som slutligen fraktar deras gods och kanske inte heller på vilket sätt godset fraktas, det vill säga via lastbil, järnväg, flyg eller fartyg.

Ansaret enligt första stycket andra punkten

I första stycket andra punkten finns en förpliktelse för den som har slutit avtal om transporten med transportföretaget att underrätta Arbetsmiljöverket om utstationeringen. Ansaret gäller för den som av ett utlandsetablerat transportföretag beställt en sådan inrikestransport som avses i 5 b § utstationeringslagen (det vill säga cabotage). Skyldigheten att underrätta Arbetsmiljöverket ska fullgöras senast en dag efter att transporten har utförts. Med en dag avses närmast följande

¹ Beställaransvaret - analys av dagens reglering och förslag till ändring
Delrapport 3 i regeringsuppdrag N2015/06815/MR



arbetsdag. Eftersom föraren då har påbörjat arbetet i Sverige, borde utstationeringen ha anmälts genom en utstationeringsdeklaration. Den som har beställt en transport som utförts med en utstationerad förare utan att en sådan deklaration finns hos Arbetsmiljöverket och inte fullgör sin skyldighet att underrätta Arbetsmiljöverket om utstationeringen kan alltså dömas till ansvar.

Undersökningsplikt för beställaren som ingår avtal med det transportföretag som faktiskt utför transporten

(Första stycket andra punkten)

Hur ska en beställare kunna visa att den fullgjort sin undersökningsplikt? Kan friskrivningsklausuler i avtal där köparen i avtalet kräver att motparten ska följa gällande lagar och regler gälla som bevis? Annan typ av kontraktuella bestämmelser där avtalsparten förbinder sig att göra utstationeringsdeklaration om föraren är utstationerad?

Beställaransvaret gäller i denna del inrikestransporter (cabotage). Med tanke på att det i promemorian föreslås att cabotageundantaget ska tas bort för vägdel av kombinerad transport som uteslutande körs i Sverige – kommer även detta så kallade kombi-cabotage att omfattas av beställaransvaret? Det saknas konsekvensanalys avseende vad detta i så fall skulle innebära.

Transportindustriförbundet anser att en viktig utgångspunkt är att en föreskriven undersökningsplikt ska vara möjlig och rimlig att utföra. Vi anser därför att en undersökningsplikt, förenad med straffansvar, endast ska avse den som sluter avtal med den som faktiskt utför transporten – trafikutövaren. Indirekt kommer det dock att innebära att varje beställare som har skrivit avtal med en utländsk transportör måste kontrollera sin avtalspart så länge hen inte är säker att transporten kommer att säljas vidare till en annan aktör.

Underrättelseskyldigheten till Arbetsmiljöverket

(Första stycket andra punkten och andra stycket)

Av promemorian (s 178f) framgår att speciella förhållanden råder på utstationeringsområdet när en transport beställs. Mot den bakgrunden bör ett ansvar att kontrollera att en utstationeringsdeklaration lämnas till Arbetsmiljöverket utformas så att beställaren ska vara skyldig att kontrollera att en utstationeringsdeklaration lämnats in först efter det att en transport utförts. Det är nämligen då som det står helt klart vilken förare som utfört transporten och en utstationeringsdeklaration med säkerhet ska ha lämnats in till Arbetsmiljöverket. Om det visar sig att det varit fråga om en utstationering som inte deklarerats till Arbetsmiljöverket, ska beställaren vara skyldig att underrätta Arbetsmiljöverket om det. En beställare ska därmed kunna undgå ansvar för att ha beställt en transport som utförts av en utstationerad förare som inte har deklarerats till Arbetsmiljöverket om beställaren informerar Arbetsmiljöverket om en sådan utstationering.

En beställare bör dock kunna undgå ett sådant ansvar som nu föreslås om beställaren kan visa att han eller hon gjort vad som skäligen kan begäras av honom eller henne för att kontrollera att en utstationeringsdeklaration lämnas in. Detta kan till exempel ske genom att beställaren förhör sig hos transportföretaget om den eller de förare som kan komma i fråga för en transport kommer att vara utstationerade och om så är fallet be om någon form av försäkran om att



utstationeringsdeklarationer kommer att ges in. Om det efteråt visar sig att arbetsgivaren ändå underlåtit att lämna in en deklaration samtidigt som beställaren kan visa att han eller hon gjort vad som rimligen kan krävas för att undersöka sakförhållandena vid beställningstillfället bör beställaren inte hållas ansvarig och inte heller vara skyldig att underrätta Arbetsmiljöverket. En förutsättning för att undgå ansvar bör dock vara att beställaren vid tidpunkten för beställningen inte kände till eller hade skälig anledning att anta att föraren var utstationerad eller skulle utstationeras och att arbetsgivaren inte lämnat eller haft för avsikt att lämna en utstationeringsdeklaration.

Kommer uppgifter i utstationeringsregistret att vara offentliga? Om inte – hur ska beställaren kunna kontrollera att utländska transportföretaget/trafikutövaren har eller inte har lämnat in en utstationeringsdeklaration?

Vad konkret ska en beställare göra för att visa att han eller hon gjort vad som skäligen kan begäras av honom eller henne för att kontrollera att en utstationeringsdeklaration har lämnats in? Och hur ska detta kunna bevisas? Om en beställare har förhört sig hos transportföretaget om den eller de förare som kan komma i fråga för en transport kommer att vara utstationerade – vilken typ av försäkras ska beställaren då kräva av transportören? Muntlig är inte något bra bevisläge. Krävs en skriftlig handling? Eller skulle en friskrivningsklausul fungera? Som ovan framgått förekommer köp av transporter på spotmarknader där transporten kan komma att ske tätt inpå beställning. Hur ska undersökningsplikten hinnas med?

Transportindustriförbundet ser det som mycket angeläget att det framgår med tydlighet i författningskommentaren till den föreslagna 44 i § utstationeringslagen hur beställaren ska agera för att undgå att dömas till ansvar. Som bestämmelsens ordalydelse och författningskommentaren nu är utformade är det svårt att utläsa den tilltänkta situationen att beställaren faktiskt *inte* vid varje beställd transport som bestämmelsen tar syfte på måste underrätta Arbetsmiljöverket om utstationeringen, utan att det kan räcka med att beställaren kan visa att han eller hon gjort vad som skäligen kan begäras av honom eller henne för att säkerställa att en utstationeringsdeklaration lämnas in. Den distinktionen är viktig inte minst med tanke på den administrativa börda som en undersökningsplikt i kombination med underrättelseskyldighet kan utgöra för beställare. Här behövs dock även som tidigare nämnt konkreta praktiska exempel på ”vad som skäligen kan begäras av honom eller henne” innebär.

Hårdare reglering vid användandet av utlandsregistrerade fordon (avsnitt 3.3.2)

En svensk tillståndshavare ska få använda utländska fordon i yrkesmässig trafik endast om särskilda skäl föreligger.

Ett utländskt fordon som innehas med nyttjanderätt ska därutöver få användas endast om

- det uteslutande står till tillståndshavarens förfogande,
- det körs av anställda hos tillståndshavaren,
- nyttjanderättsavtalet inte är förenat med något serviceavtal med samma företag som omfattar förar- eller följepersonal, och
- nyttjanderättsavtalet och förarens anställningsavtal, eller motsvarande dokumentation, medförs i fordonet.



Tillståndshavaren ska dömas till penningböter om det utländska fordonet används i strid med de föreskrivna kraven.

Upprepade lagföringar för överträdelse av bestämmelserna om regleringen om hyrda fordon kan även påverka bedömningen av om den trafikansvarige eller transportföretaget uppfyller kravet på gott anseende.

Av promemorian (s 78) framgår att det i vissa fall finns behov av att använda utländska fordon i yrkesmässig trafik i Sverige. Ett sådant behov kan uppstå tillfälligt i samband med produktionstoppar eller vid vissa specialtransporter när efterfrågan på ett visst fordon i Sverige inte kan mötas på något annat sätt.

Syftet med regeln är att motverka att svenska tillståndshavare verkar som bulvaner åt utländska företag genom att kringgå cabotagereglerna.

Transportindustriförbundet tillstyrker förslaget i denna del.

Registrering av fler uppgifter i vägtransportregistret

Av skäl 17 i förordning (EU) 2020/1055 framgår att i synnerhet information om registreringsnummer för de fordon som Transportindustriförbundet förfogar över och företagens riskvärde bör möjliggöra en bättre nationell och gränsöverskridande kontroll av trafiktillståndsförordningen och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg.

Någon registrering av antalet anställda eller förare sker inte i dag. För att uppgifter om antalet anställda ska kunna registreras i vägtrafikregistret enligt vad som krävs i artikel 16.2 h i trafiktillståndsförordningen behöver tillståndshavarna anmäla uppgiften till Transportstyrelsen.

De uppgifter som ska registreras och som Transportstyrelsen ska direktåtkomst till är

- registreringsnummer på de fordon ett utlandsetablerat transportföretag förfogar över,
- uppgifter om antalet anställda ett utlandsetablerat transportföretag har och
- uppgifter om ett utlandsetablerat transportföretags riskvärde.

Syftet med regeln är att Transportstyrelsen ska kunna kontrollera att tillståndshavaren uppfyller kraven för etablering.

Uppgifterna kan även vara av intresse för att analysera utvecklingen av transportmarknaden eller som underlag i konsekvensbedömningar.

Transportindustriförbundet tillstyrker förslaget i denna del.

Polismyndigheten ska kontrollera maximal sammanlagd arbetstid enligt Vg-arbetsbrottslagen (avsnitt 6.2)

Det föreslås att Polismyndigheten ska kontrollera



- om en förare överskridit den maximala sammanlagda arbetstiden per vecka och rapportera misstänkta överträdelser till Transportstyrelsen.

Transportindustriförbundet konstaterar i sammanhanget att i de fall den utstationerade förarens arbetsgivare är bundet av svenska Transportavtalet, så är det parterna i det centrala kollektivavtalet som har att utöva tillsyn över sammanlagd arbetstid. Vilken insyn har Polismyndigheten i när en utländsk transportör är bunden av Transportavtalet? Av promemorian (s 127) framgår att bestämmelsen – mot bakgrund av att den är dispositiv – kan vara komplicerad att kontrollera. Det föreslås att polisen inte ska behöva göra en ingående kontroll – bara kontrollera färdskrivaruppgifterna. Det innebär att polisman eller bilinspektör ska kontrollera om föraren enligt färdskrivaruppgifterna har arbetat mer än 60 timmar per vecka. Om en polisman eller bilinspektör vid en kontroll misstänker att bestämmelserna Vägarbetsstidslagen inte följts bör Polismyndigheten anmäla det till Transportstyrelsen.

Registrering av gränspassage vid äventyr av sanktionsavgift

Från den dagen smart färdskrivare 2 finns är det ett villkor att sådan används för att kunna undantas från utstationeringsregler vid vissa tilläggstransporter. Registreringen ska ske automatiskt när smarta färdskrivaren 2 finns. Från och med den 2 februari 2022 och fram tills smarta färdskrivaren 2 finns ska manuell inmatning göras.

Sanktionsavgift föreslås bli 4 000 kr och utgöra en mycket allvarlig överträdelse.

Med smart färdskrivare 2 kommer bland annat förutsättningarna för kontrollerande myndigheter att avgöra vid vilka tillfällen fordon och förare har passerat gränser att underlättas betydligt. Detta kommer att vara av särskild betydelse för att kunna avgöra vilka icke-bilaterala internationella transporter som ska vara undantagna från utstationering.

Transportindustriförbundet har inget att erinra mot förslaget.

Övrigt

Transportindustriförbundet står självklart till Infrastrukturdepartementets förfogande i den fortsatta processen och bidrar med vår branschkunskap och sakexpertis om departementet så skulle önska.

Med vänlig hälsning

Transportindustriförbundet

Håkan Nilsson